

JAMES CREAMER
DOBROSLAV CHROBÁK

Osm hodin s Cirrusem nad Atlantikem aneb z Kanady přímo na Azory

Začátkem května 2014 byl předán slovenskému zákazníkovi další z třetí desítky úspěšné rodiny Cirrusů v Čechách a na Slovensku. Cirrus SR20 OM-UNI (ex N253SL) musel přiletět s nainstalovanými přídatnými nádržemi vzhledem k nedostupnosti AVGASSu na severní polokouli v zimním období. Z toho důvodu bylo možné letět z Kanady přímo do Evropy na azorské Las Palmas s bohatými rezervami paliva, bez letu v námraze a s větrem v zádech.

Nejdelší úsek cesty vedoucí nad Atlantikem měřil 1200NM, na Azorech se přistálo po osmi hodinách letu. Při tak dlouhé cestě nad rozsáhlou vodní plochou bylo pochopitelně nutné patřičné záchranné vybavení. To zahrnovalo vedle krytého člunu s pádly i neoprenový oblek, nouzový maják ELT, zrcátko pro oslnění, světlice pro zvýraznění polohy, jídlo a samozřejmě satelitní telefon. Přelet uskutečnil zkušený ferry pilot James Creamer, který má na svém kontě již více než pět desítek pře-

letů Atlantiku. Své zážitky z přeletu zachytil v následujících řádcích.

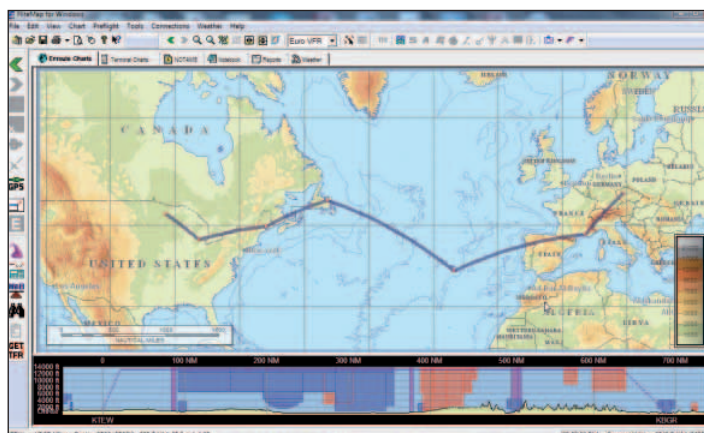
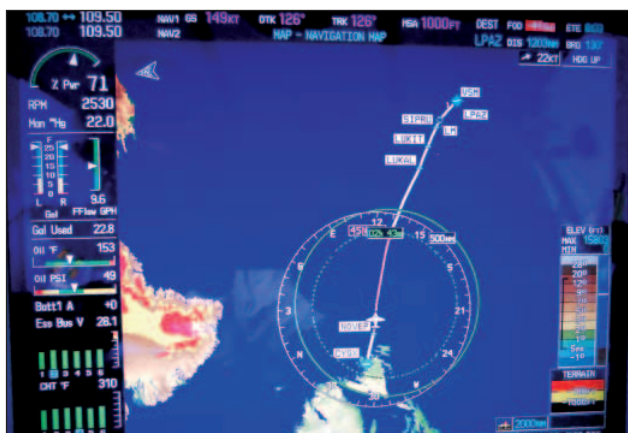
Přiletěl jsem do Duluth v sobotu 26. dubna večer a začal jsem s přípravou na pondělní přelet do Bangoru Maine, kde byla do letadla instalována přídatná 105galonová nádrž (400 litrů). Zároveň jsem tam obdržel speciální osvědčení o letové způsobilosti. Instalací přídatné nádrže stoupla zásoba paliva na téměř 600 litrů, což letadlu Cirrus SR20 umožňovalo vytrvalost přibližně 15 hodin a dolet cca 1500 NM (2800 km). Překvapilo mě

počasí, které se v Duluthu na rozdíl od optimistické předpovědi rapidně změnilo. Počasí tam ovlivňovalo sněžné tornádo usazené nad středem USA. Vzhledem k této skutečnosti jsem nemohl odletět dříve než 5. května.

První den mě čekala cesta do Bangoru Maine, s mezipřistáním v Mason Jewett v Michigane. Celá trasa měla náročných 1200 NM (2240 km) a po přistání v Bangoru ve 23.30 hodin místního času jsem popadl nejnnutnější věci a běžel do hotelu dát si hamburger a pivo. Další den ráno jsem odevzdal letadlo technikům, kteří instalovali zmíněnou přídatnou nádrž. Instalaci zvládli do večera, ale při pohledu na předpověď bylo jasné, že není kam chvátat. Je obecně známo, že většina obdobných přeletů vedoucích přes půl zeměkoule končí špatně z důvo-



Přídavná nádrž na 400 litrů paliva umístěná v zadním prostoru Cirrusu. Sympatický pilot James Creamer, který s Cirrusem přelétl



Vyznačená trasa na letišti Gander a snímek celkové trasy přes Atlantik

du počasí. Často se proto vyčkává na dobré předpovědi, které jsou většinou pesimističtější než je pak realita. V minulosti došlo také k nehodám způsobeným navigační chybou pilota. Používaly se hlavně zaměřovače ADF pro NDB majáky, které pro svou nepřesnost, v případě včasného neodhalení navigační chyby nebo snosu, mohou způsobit ztrátu orientace. Dnešní GPS systémy však navigační chyby vylučují. Navíc není nutné se hlásit speciálním UHF rádiem a natahovat drátky po letadle, ale stačí zavolat satelitním telefonem. Satelitní datalink - IRIDIUM navíc umožňuje aktuálně stahovat údaje o počasí po trati a vítr v hladinách. Což je velkou výhodou při dlouhých přeletech přes „velkou louži“.

S nainstalovanou přídatnou nádrží jsem odletěl do kanadského Ganderu. Počasí bylo dobré a stoupal jsem pomalu do 7000 ft. V této cestovní hladině jsem pokračoval do Newfoundlandu.

Druhý den ráno jsem vstal brzy, abych si vše připravil na nejdělní část letu. Musel jsem také očistit námrazu z letadla, která se na povrchu vytvořila přes noc při teplotě $-3\text{ }^{\circ}\text{C}$. S námrazou mi však hodně pomohlo vycházející sluníčko. Po obdržení transatlantického povolení jsem odletěl z dráhy 21 ganderského letiště. Po vzletu jsem se snažil navázat spojení s Gander Center, ale neúspěšně. Po ověření frekvence na Gander Tower mi dali novou frekvenci, na které vše fungovalo. Otočil jsem na NOVEP, můj první bod do Evropy. Stoupal jsem do hladiny 090 a snažil se navázat spojení s Gander Oceanic Control. Po několika neúspěšných pokusech jsem se snažil zkontrolovat celou instalaci, všechno vypadalo OK, ale rádio nefungovalo, i když jsem ho na zemi kontroloval. Svoji polohu jsem proto hlásil přes dopravní letadla letící nade mnou nebo pomocí satelitního telefonu. Čas při přeletu běží pomalu a člověk přemýšlí o životě. Pod vámi je pouze divoké ledové moře a jedinou útěchou je talisman a záchrané vybavení. Moje cesta na Azorské ostrovy pokračovala dál. S přibližujícími se ostrovy jsem začal pozorovat bouřkovou oblačnost. Po vzlétnutí do tenké vrstevnaté oblačnosti jsem začal přemýšlet o stoupaní mimo ní, i když bylo

dost teplo, aby to namrzalo. Jelikož jsem měl vyžádaný blok hladin 060 - 110, začal jsem stoupat bez ohlášení. V dostupané hladině 100 jsem byl mimo oblačnost a navíc byl stále $1\text{ }^{\circ}\text{C}$. Po chvíli jsem opět vltěl do oblačnosti s deštěm, ale při kladné teplotě jsem, pokud šlo o námrazu, zůstal v klidu. Po vylétnutí z oblačnosti jsem se ocitl nad centrem Azorských ostrovů přibližně dvě hodiny před cílovou destinací. Unavený a hladový odcházím na hotel. Po krátkém meteo briefingu jsem se rozhodl letět dál směrem na jihozápadní pobřeží Francie



až následující den. V Evropě je hodně bouřek s nízkými hladinami námrazy pod minimálními výškami pro IFR letové cesty. V tu dobu již jsem měl za sebou nejtěžší úsek přeletu v podobě osmi hodin nad mrazivým Atlantikem. Při takovém letu člověk vždy ocení spolehlivost motoru Continental a celého letadla Cirrus. Z důvodu nepříznivého počasí v Evropě jsem na Azorech zůstal celkem dva dny. Pak jsem se rozhodl uskutečnit bezpečný přelet do Prahy tak, abych se vyhnul bouřkové oblačnosti. Po vzletu jsem nastoupal do FL90 a držel se mimo oblačnost a věžovité kumuly. Při vněj-

Přiblížení na letišti Santa Maria na Azorských ostrovech. Nahoře celkový pohled na ostrov



ší teplotě $-6\text{ }^{\circ}\text{C}$ by se mi námraza v mraku tvořila velice rychle. Byl jsem mile překvapen, když mi všichni evropští řídicí vycházeli vstříc a povolili mi stoupat až do FL110 a moci se vyhýbat bouřkovým mrakům s maximálními možnými zkratkami. S přibližující se destinací se mraky postupně vytrácely a po vizuálním přiblížení na ruzyňském letišti jsem šťastně ukončil svůj dlouhý dodávací let. Na mně dobře známém pražském letišti mě čekal dealer Cirrusů v ČR Dobroslav Chrobák a pomohl mi s vykládkou všech věcí.

Celý technický přelet probíhal více méně bez vážnějších problémů, drobnou komplikací způsobovalo pouze počasí. Na základě zkušeností získaných při předešlých letech jsem se již naučil být hodně konzervativní v rozhodování ohledně počasí. Každému, kdo se mě ptá na zkušenosti, především říkám: Buďte v létání obezřetní a přistupujte k němu s úctou a pokorou. Nikdy se nenechte natlačit do situace, na kterou nemáte zkušenosti a kterou není vaše letadlo schopno zvládnout. Vždyť je lepší být na zemi a závidět těm nahoře, než být nahoře a závidět těm na zemi. ■

